

## **COSTA BRAVA, LOS RETOS URBANÍSTICOS DEL TURISMO DE MASAS. La huella de la *ciudad jardín* y algunos principios racionalistas en el tejido turístico de masas.**

Carolina RAMOS CARAVACA

El turismo de masas se plantea como un reto nuevo para el urbanismo a mitad de siglo XX. La Costa Brava se acoge al modelo de ciudad jardín utilizado por el turismo de élite y se introducen aportaciones racionalistas. La costa sirve como territorio de experimentación donde confluyen dos modelos de ciudad opuestos, la ciudad jardín y la edificación abierta.

Pese al desorden de los primeros ensayos, se adoptan parámetros específicos en los nuevos tejidos, y la relación de los edificios con el entorno marca una clara diferencia con la ciudad anterior.

En los años 80 se replantea la costa solventando las deficiencias que se habían generado, pero sin tener en cuenta las especificidades de la ciudad turística. En la actualidad se mantiene este mismo planteamiento sin ninguna evolución, y sin poner aún de relieve la identidad de los tejidos y arquitecturas turísticas desarrolladas durante la etapa pionera.

**Turismo de élite, turismo de masas, ciudad jardín, malla turística**

## **COSTA BRAVA, URBAN CHALLENGES OF MASS TOURISM. The traces of *garden city* and some rationalist values in the tourism mass tissues.**

*Mass tourism was seen as a new challenge to mid-20th century urbanism. Costa Brava was built with the garden-city model used for elite-tourism with some Modern Movement contributions. It became experimental territory where two opposed models converge (garden-city and isolated towers).*

*Despite the disorder of the early test, specific parameters were adopted in the new urban tissues, and the relationship between the buildings and the landscape shows a clear difference towards the previous city.*

*In the eighties the coast was planned again trying to solve the generated deficiencies, but without taking into account the specificities of the tourist city. This same approach remains today without changes, and without recognizing the identity of tourist tissues and architectures developed during the pioneer stage.*

***Elite tourism, mass tourism, garden city and tourist grid***

## 1. INTRODUCCIÓN

La Costa Brava se sitúa en el extremo norte de Cataluña y hace frontera con el Sur de Francia. Su paisaje se caracteriza por el contraste entre el mar y la montaña, con macizos que se acercan al mar, pequeñas calas que se esconden entre las rocas, laderas de montes que resguardan las largas playas del fuerte viento de tramontana, y sinuosas bahías que dejan respirar la llanura que se abre paso entre un accidentado relieve. Es un paisaje cuya belleza se debe a su variedad, irregularidad, y múltiples componentes. Es también el accidentado relieve lo que la distingue y hace fácil su identificación frente a las llanuras que forman la costa del Maresme al Sur. O la inmensa bahía pantanosa que se extiende al Norte de la frontera francesa y forma la costa del Languedoc-Roussillon.

El clima mediterráneo que baña de sol, brisa y luz las estaciones veraniegas hasta bien llegado el invierno, complementa el paisaje y la vegetación de la Costa Brava, convirtiéndola en foco de atracción para diversas civilizaciones, viajeros y turistas.

## 2. EL TURISMO BALNEARIO EN LA COSTA BRAVA

El primer movimiento hacia las costas procedente de la provincia de Barcelona, se dirige hacia las zonas más cercanas y de acceso más cómodo. Así la burguesía barcelonesa se dirige a partir del último tercio del siglo XIX a la costa de Poniente (Sitges), o al tramo norte que se extiende por la actual comarca del Maresme, bien conectadas mediante ferrocarril.

El relieve de la Costa Brava y el difícil acceso de las infraestructuras ferroviarias retrasa su popularidad. La disfrutaban inicialmente algunas familias adineradas de la provincia de Gerona, o la burguesía barcelonesa que llega solo hasta los puntos más accesibles, como Blanes. Otras poblaciones, como Sant Feliu de Guíxols o Palamós requieren cambio de tren, y no es hasta cerca de 1900, que se empiezan a frecuentar los baños termales y de aguas de mar en esta zona.

## **2.1 Las dos etapas del turismo de élite en la Costa Brava (1859-1919/1920-1936)**

Los primeros establecimientos de baño se encuentran en los núcleos situados cerca de estaciones ferroviarias, en Lloret, datan de 1904 los Baños Ventura, y en Sant Feliu de Guíxols se conocen los baños la Pedrera de 1898-1899. Se habla también en los textos de Josep Pla de los baños cabina situados en Calella de Palafrugell, y otros en Roses, ya que llegan familias adineradas de Figueras o Girona. El ferrocarril deviene una pieza clave en la distribución del turismo de élite antes del uso estandarizado del automóvil.

A partir de la 1ª Guerra Mundial la burguesía enriquecida gracias a la neutralidad de España en el conflicto y a la exportación de productos nacionales convierte los destinos balnearios en lugares donde no faltaran los paseos marítimos, jardines botánicos, termas, hoteles de lujo y los casinos. Los baños también se sofistican y se complementan con instalaciones deportivas. En la década de los veinte se empieza a interesar por el paisaje natural fuera de las aglomeraciones urbanas, en lugares aislados y en contacto directo con la costa y con el mar. Empiezan a construirse las primeras urbanizaciones en forma de ciudad jardín en el perímetro de las ciudades balneario y de chalés con vistas al mar. Este modelo que arranca con el turismo de élite marcará fuertemente el planeamiento posterior de los núcleos de costa.

Esta segunda etapa finaliza con la llegada de la Guerra Civil Española (1936-1939).

Es en 1908 cuando la Costa Brava recibe esta denominación durante unas charlas de Ferran Agulló (Yvette Barbazà, 1966), y no es hasta 1924, que se promociona como tal (anteriormente se llamaba Costa de Levante). Empieza a valorarse la posibilidad de explotación turística del litoral. En 1919 se organiza el Primer Congreso de turismo de Cataluña, resultado de la iniciativa de la Societat de Forasters de Barcelona, que tiene por objetivo estrechar las relaciones entre las diferentes entidades relacionadas con actividades turísticas: *Sindicats d'iniciativa* o *Atraccions de forasters*, compañías de servicios ferroviarios o marítimos, empresas hoteleras, ayuntamientos de pueblos de belleza natural o monumental, susceptibles de atraer turismo (Annie Unland, 1996).

No es hasta 1927 que el turismo en la Costa Brava se empieza a popularizar en la provincia de Barcelona, gracias a la influencia de los grupos excursionistas. En 1928 J. Marill sistematiza las excursiones marítimas y organiza los “*Viatges Blaus*”. También se inician a partir de 1929 las excursiones en autocar desde Barcelona a Blanes, Lloret y Sant Feliu de Guíxols (Yvette Barbazà, 1966).

Otra fecha trascendente en el inicio de la promoción turística de la Costa Brava es 1929. En este año se realizan la Exposición Universal en Barcelona y la Exposición Iberoamericana en Sevilla, que consiguen concentrar la atención internacional. Los diferentes organismos relacionados con el turismo y la promoción de la Costa Brava ven en estas exposiciones la gran oportunidad de dar a conocer el territorio más allá de las fronteras. “Portarà a les terres peninsulars un moviment considerable d’estrangers, venint en plan turístic” (Revista de Palafrugell “Baix Empordà” 2 de febrero de 1929). De esta forma se inicia una campaña publicitaria para asegurar el movimiento generado en Barcelona por la Exposición Universal.

En Palafrugell, implicado directamente en la promoción del desarrollo turístico de la Costa Brava, se publica también en 1929 una Guía de la Costa Brava, se organizan exposiciones artísticas, y se propone la divulgación de imágenes de la costa en revistas extranjeras (Überseepost de Leipzig).

En 1931 la Generalidad de Cataluña considera ya la planificación del litoral como una cuestión prioritaria. En 1935 se realiza la Conferencia de la Costa Brava impulsada por todos los alcaldes (Annie Unland 1996). Ese mismo año un decreto de la Generalidad de Cataluña crea El Patronat de la Costa Brava, comisión encargada de velar por sus bellezas naturales y arquitectónicas y tomar las iniciativas pertinentes para la atracción del turismo extranjero. Se toma definitivamente conciencia desde la administración del potencial del negocio turístico. (Cervera y Alonso de Molina, 1978).

## 2.2 Algunas experiencias de ciudad jardín y ciudad balneario

Pese a la adaptación tardía de la Costa Brava al turismo de élite, y su carácter más local, existen ejemplos de ciudades con balneario y sus cercanas urbanizaciones de costa en forma de ciudad jardín que merecen mencionarse

En Blanes y Lloret, situadas al Sur de la Costa Brava y cercanas al ferrocarril del Maresme, disfrutaban del incipiente turismo de élite. Sus fachadas marítimas empiezan a convertirse en paseos, donde se suceden chalés neoclásicos, y antiguas construcciones se transforman en casas de veraneo señorial. En Lloret aparecen los baños “Ventura” en 1904, y las primeras salas de proyecciones cinematográficas en 1906.

Durante los años 20 aparecen las primeras urbanizaciones tipo ciudad jardín con vistas al mar alrededor de las ciudades de moda. En el caso de Blanes, se proyecta la urbanización “Els Pins” (Josep Reixach y Emili Serra 1925-1926), situada en la extensión de pineda frente a la playa anexa al núcleo de Blanes. El conjunto de carácter *noucentista* preveía una gran avenida marítima de 1.300 metros y otra gran avenida de circunvalación de 1.660 metros.



Fig. 1: Blanes, Els Pins 1925-1926. Fuente: Archivo municipal Blanes / Miratges. Diputació de Girona.

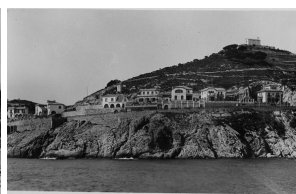
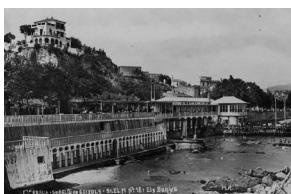
El proyecto se presenta en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona como la Niza catalana y en 1926 se inician las obras. La Guerra Civil impide su finalización.

Sant Feliu de Guíxols es, seguramente el caso más claro y emblemático de ciudad industrial de costa adaptada a ciudad balneario. Su crecimiento industrial con la “fiebre del corcho”, generan un fuerte desarrollo urbanístico y de infraestructuras; un ferrocarril propio, puerto, fábrica de gas, y red eléctrica.

Su accesibilidad por ferrocarril y su posición al Sur de la Costa Brava la convierten en una de las más frecuentadas por la burguesía de Barcelona. Y diversos elementos la transforman en ejemplo de ciudad balneario.

Un plano del arquitecto Martí Sureda aprobado en 1859 marca la alineación definitiva con el paseo del mar y la nueva burguesía empieza a construirse chalés noucentistas siguiendo el trazo del paseo delante del mar. En ese mismo paseo aparece en 1888 el nuevo casino La Constanza, del arquitecto General Guitart.

Figs. 2, 3 y 4: Casino La Constanza 1888, baños de Sant Elm 1920-22 y urbanización Sant Elm 1922. Fuente: L'Arjau. Revista Cultural. Ayuntamiento St Feliu de Guíxols.





Figs. 5, 6 y 7: Parque de Atracciones 1915-1935, revista de S'Agaró 1935 y urbanización S'Agaró 1920-24. Fuente: Archivo municipal Platja d'Aro, S'Agaró. Ciutat jardí a la costa catalana Mihail Moldeoneau.

Desde 1875 se conoce la existencia de casetas de baño al Sur de la playa, que en 1893 se convierten en el Balneario Guixolense, conocido como Els Banys d'en Baldomero, bajo la dirección técnica de General Guitart y Lostaló.

Pasada la Primera Guerra Mundial (1914-18), los Banys d'en Baldomero quedan prácticamente en desuso y el barcelonés Pere Rius i Calvet compra la propiedad de los antiguos baños y promueve en 1922 un nuevo conjunto, acompañado de la extensión del paseo marítimo hasta su emplazamiento al pie de la montaña de Sant Elm. La rehabilitación del arquitecto Joan Bordàs i Salella se denominará Los Baños de Sant Elm, llegando a ser uno de los de más renombre en el Mediterráneo. Ofrece instalaciones de baño de mar caliente, duchas, baños de vapor, instalaciones deportivas, trampolines, club de waterpolo, restaurante y bar.

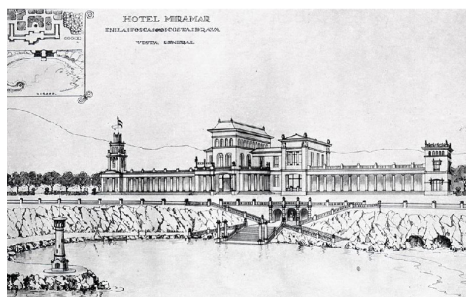
Frente al fervor que despierta la cultura balneario entre la burguesía, y su deseo de reposar en lugares cada vez más aislados de las aglomeraciones y con vistas al mar, aparecen las primeras urbanizaciones en forma de ciudad jardín, como la de Sant Elm, en la parte superior de la misma montaña donde se sitúa el balneario, y también promocionada por Pere Rius i Calvet (1922-1931), una de las primeras destinadas a turismo balneario.

La ciudad jardín de S'Agaró se sitúa en un extremo de la playa de Sant Pol, anexa al núcleo. Tiene su origen en 1916 por la compra de una parcela de terreno por parte del industrial gerundense Josep Ensesa i Pujadas, quien va ampliando su propiedad hasta que decide dividirla en parcelas para crear un vecindario. En 1920 compra las casetas de baño del extremo oriental de la playa y en 1924 su hijo construye la primera residencia, Senya Blanca. Es entonces cuando aparece la figura del arquitecto noucentista Rafael Masó, y el proyecto da un giro hacia una ciudad de vacaciones, que con exquisito gusto consigue atraer atención internacional.

Un acuerdo entre Ensesa y la compañía de transporte "Viatges Blaus" consigue que S'Agaró aparezca en todos los folletos publicitarios de las excursiones que se dirigen a la Costa Brava. En poco tiempo con la publicación de la lujosa revista "S'Agaró" destinada al turismo internacional, se consigue la afluencia deseada.



PALAMÓS. Detalle del Paseo. L. Rolain, fot. Barcelona.



Figs. 8 y 9: Palamós 1933 y hotel Miramar, La Fosca 1934. Fuente: Archivos municipales / MIRATGES, 300 anys de projectes no realitzats a les comarques Gironines. Dip.Girona.

En 1932 se inaugura el famoso Hotel “La Gavina” y en 1935 ya son 14 las residencias que forman parte de la urbanización. En poco tiempo S’Agaró se convierte en un fenómeno del turismo de élite.

Palamós también vive un gran periodo de crecimiento económico gracias al auge de la industria corchera, y se convierte así en una de las ciudades más importantes del Ampurdán a mitad de siglo XIX. A partir de 1850 su expansión permite la creación de extensos ensanches frente al mar y en 1887 llega el ferrocarril.

La Playa de la Fosca situada al Norte del núcleo y separada de éste, se convierte en un centro de reposo para la sociedad catalana de la época. Las familias adineradas de Palamós empiezan a construir sus chalés a inicios del siglo XX, pero es el propietario Remigi Tauler, quien impulsa su desarrollo turístico. Cuando en la playa apenas existía alguna residencia de lujo y un hotel, presenta el proyecto del Hotel Miramar, un inmenso complejo turístico, que no solamente alberga plazas hoteleras sino que contempla una zona de balneario, chalés, centros deportivos y otras actividades (Zoilo Costart 1918). Finalmente el hotel no se realiza, sólo se termina la carretera que une la Fosca con Palamós en 1928. Se levanta en cambio el hotel Rocafosca, al Sur del antiguo emplazamiento. En la playa se localiza el Mas Juny, propiedad de Josep María Sert, en el que se alojan célebres personalidades de la época.

A finales del XIX se inicia el transporte en coche “público”, cuyos fundadores, Ribot, Font i Artigas fundan en 1910 la famosa SARFA (compañía de autobuses que conecta toda la costa desde 1936 hasta la actualidad).

La presencia de baños en Calella de Palafrugell se remonta también a inicios del XX. Francesc Estrabau (rentista y alcalde de Palafrugell conocido como el Caixa) promociona los “Banys d’en Caixa”, que se mantienen apenas siete años.

En Llafranch, playa sólo frecuentada por agricultores y pescadores hasta entonces, se inicia la construcción de la primera casa del paseo marítimo en 1871. Es el primer núcleo construido por la burguesía de Palafrugell para pasar



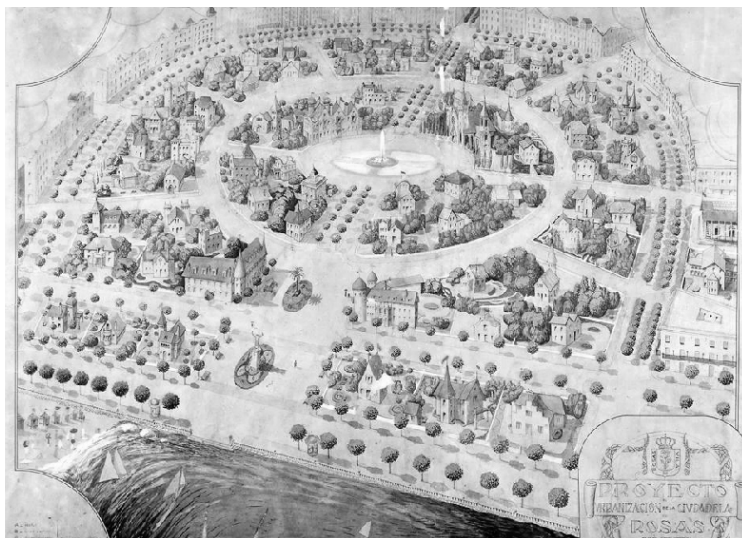
los domingos (Pla, 1941). Según Josep Pla, los verdaderos veraneantes eran los forasteros americanos que venían en la temporada entre el 19 de julio y el 30 de agosto y no les gustaba el mar, “era un estiueig de gent vestida, de fredolics”.

Hacia los años 20, Palafrugell se implica en campañas de promoción turística viendo en ese incipiente deseo de costa un posible motor económico. En 1932 se crea la asociación de Fomento del turismo. Y en los 30 se mejoran la infraestructura y las comunicaciones y aumenta la visita de la burguesía barcelonesa a la costa de Palafrugell. Muchos de sus parajes naturales se descubren gracias a las recomendaciones de actividades marítimas propuestas por el centro excursionista de Cataluña.

En el núcleo de Roses consta la presencia de casetas de baño en la playa del Rastrell desde 1880. El tipo de veraneantes que frecuenta estos establecimientos pertenece también a las clases adineradas de la sociedad local. El registro del archivo del ayuntamiento de Roses permite constatar su naturaleza: abogados, cónsules, notarios o comerciantes (Barris, 2008). Son también conocidos los Baños de La Mercè, frecuentados por habitantes de Figueras (Tatjer, 2009). Se plantean asimismo proyectos de ciudad jardín para albergar a esa clase burguesa que se dispone a disfrutar de la cultura del balneario.

Joan Adolf Mas Yebra, promotor barcelonés, encarga un proyecto a Nicolau Maria Rubió i Tudurí en 1918. Éste lo resuelve con una trama radial a partir de una plaza central, rodeada de ocho manzanas y un gran paseo exterior,

Fig. 10: Proyecto Ciutadella Roses 1918. Fuente: Archivo municipal Roses.





que delimita dos sectores, un núcleo central con vivienda unifamiliar aislada en planta baja y uno o dos pisos de altura, y un anillo exterior más denso con edificaciones plurifamiliares de tres o cuatro plantas rodeadas de jardín. Además de equipamientos como una escuela o una iglesia, Rubió i Tudurí plantea la construcción de un gran hotel y un casino, con un gran paseo marítimo de 40 metros de ancho en el frente marítimo. Dicho proyecto se aprueba por el Ministerio de Gobernación en 1919, aunque se modifica en 1929 por el arquitecto Francesc Ferriol. Propone asimismo conectar Roses con una estación de ferrocarril. Pero la falta de recursos económicos para derribar las murallas, y el inicio de la Guerra Civil, sentencian el abandono definitivo de todas estas propuestas.

El caso de Platja d'Aro es algo diferente ya que no existe un núcleo histórico previo. En 1928 Josep Esteve Corredor, arquitecto que colabora con Rafael Masó en S'Agaró presenta un proyecto de ciudad jardín. Pero también existe un proyecto de Josep Lluís Sert y Torres Clavé de 1929 como la primera propuesta para una ciudad de vacaciones con una clara preocupación social, el Poble d'estiueig a la Costa Brava, destinado al veraneo de la clase trabajadora. Este proyecto, que combina elementos típicos de las ciudades balneario de principios de siglo y tipologías innovadoras da paso a la creación del grupo GATCPAC y a la posterior Ciutat del Repòs i les vacances en Castelldefels.

### **3. LA LLEGADA DEL TURISMO DE MASAS (segunda mitad del siglo XX)**

A finales del siglo XIX y principios del XX, la Costa Brava se redescubre como un territorio turístico, pero es desde mediados del siglo XX cuando éste se convierte en un fenómeno tan fuerte que transforma definitivamente su paisaje humano y natural.

La Guerra Civil Española (1936-1939) interrumpe la evolución de los incipientes destinos frecuentados por el turismo de élite. La Segunda Guerra Mundial (1942-1945), tiene un efecto similar en el resto de Europa. El turismo apenas progresa pero empieza a cambiar su carácter hacia un público más amplio. La introducción de las vacaciones pagadas y el automóvil permite a un abanico más extenso de gente introducirse en la actividad del turismo. Además, en la Costa Brava intervienen otros elementos que inciden definitivamente en su éxito internacional.

Durante los años 40 y 50 aumenta en la Costa Brava la presencia de artistas, pintores, escritores, escultores, e intelectuales, que ejercen un papel propagandístico muy importante a escala mundial. Por ejemplo el pintor J. Vilallonga que se interesa por el paisaje de la costa, el escritor Josep Pla, o más tarde, el mismo Salvador Dalí, que impulsan la promoción internacional de la Costa Brava.

Otro foco propagandístico son algunas películas de Hollywood realizadas en alguno de sus parajes más bellos, como Tossa (Pandora y el holandés errante en 1950, con Ava Gardner), S'Agaró (Suddenly, Last Summer con Liz Taylor) o Tamariu-Llafranch (Sombras Acusadoras en 1958 con Richard Todd y Anne Baxter).

### 3.1 El impacto del nuevo fenómeno

Con la llegada del turismo masivo la Costa Brava sufre un intenso cambio. En la segunda mitad del siglo XX, se urbanizan notables extensiones y la economía de la zona se centra exclusivamente en el sector turístico, dejando de lado la producción agrícola. Los núcleos urbanos consolidados se transforman con un aumento de densidad y un crecimiento de alturas en primera línea de mar. El territorio que rodea los núcleos es invadido por urbanizaciones de vivienda unifamiliar en terrenos montañosos y mallas turísticas de bloques de apartamentos en los tramos llanos frente al mar.

Mientras que el terreno alrededor de los núcleos es usado para segunda residencia, los núcleos tradicionales absorben la actividad hotelera y los servicios turísticos en la medida que son capaces. La mayor parte del desarrollo turístico se produce con respecto a un núcleo previo (con sólo dos excepciones: Empuriabrava, y Platja d'Aro).

Es importante destacar el papel que tiene la irregular topografía de esta costa en el fenómeno turístico, ya que durante varias décadas ha podido filtrar y retrasar su aparición en los lugares menos accesibles, condicionando la ubicación de las nuevas construcciones. Es también relevante si comparamos la afectación de construcciones en el territorio en la Costa Brava con algún emplazamiento de más fácil acceso como la la Costa Levantina, donde el impacto turístico es mucho mayor.

### 3.2 Marco legal: Ley del suelo de 1956

El 12 de Mayo de 1956 se aprueba la primera Ley del Suelo, para proporcionar un marco legal a todas las nuevas construcciones. Un objetivo central es evitar la especulación del suelo y la irregularidad en el proceso de urbanización. Y lo hace a través del control en el planeamiento urbanístico, el régimen del suelo, y la ejecución de las urbanizaciones. Sus herramientas de acción son un Plan Nacional de Urbanismo, Planes Provinciales y Planes Generales Municipales. Finalmente sólo estos últimos se llevan a cabo y se acompañan de Planes Parciales y Proyectos de Urbanización.

En el tejido turístico de la Costa Brava pueden reconocerse dos periodos con diferencias notables en asentamiento y morfología:

- Primer periodo 1956-1980: comprende el desarrollo urbanístico entre la Ley del Suelo 1956 y el Real Decreto 1385/1978, por el cual se traspasan todas las competencias de la Administración del Estado a la Generalitat de Cataluña. Durante este periodo se desarrolla la primera serie de Planes Generales en municipios de costa.

- Segundo periodo a partir de 1980: Es un periodo de reflexión y crítica a las actuaciones anteriores. A partir de los años 80 se realiza la segunda serie de Planes Municipales, que tratan de frenar la excesiva expansión del periodo anterior.

### 3.3 La Comisión Provincial de Urbanismo de Gerona y Josep Claret Rubira

El Gobernador Civil dirige la Comisión Provincial de Urbanismo, organismo que se encarga de aprobar definitivamente los Planes Generales. Por otro lado, cada Ayuntamiento tiene un papel relevante en su impulso, aunque los alcaldes son nombrados por el propio Gobernador Civil.

En 1978 arquitectos y urbanistas critican las primeras actuaciones urbanísticas en el Debate Urbanístico de La Costa Brava. *“A més, les Comissions Provincials d’Urbanisme són molt més sensibles a les pressions polítiques que no ho serien els Ajuntaments democràticament elegits. La realitat ens ha demostrat que tota actuació de la Comissió Provincial d’Urbanisme ha estat catastròfica per a la Costa Brava i per tant necessita una radical transformació i reestructuració fent-la menys polititzada i més representativa.”* (Bosch, 1978)

En el caso de Gerona la Comisión Provincial de Urbanismo proyecta la mayoría de los Planes Generales para los municipios de costa, siguiendo un mismo modelo. En todos ellos se prevé una adaptación en los núcleos y una gran reserva de territorio al incipiente turismo de masas, y todos ellos parten de la ciudad jardín. Destaca el papel del arquitecto Josep Claret Rubira, como director de la Oficina Técnica de Urbanismo. Claret Rubira, licenciado en Barcelona en 1933, pasa los últimos años de carrera en contacto con miembros de un incipiente GATCPAC, y empieza a trabajar con Sert. En 1931 se asocia al grupo y se convierte en el único miembro gerundense del GATCPAC. En su arquitectura se vislumbra una clara influencia racionalista, aunque no llega nunca a compartir todos los principios teóricos del Movimiento Moderno, especialmente su universalidad. Claret defiende el tradicionalismo y lo vernáculo, y admira a arquitectos noucentistas como Rafael Masó. En él confluyen dos corrientes teóricas que muchas veces se contraponen a lo largo de la historia, el Racionalismo y el “Noucentisme”, mezcla que se da en muchos de los arquitectos que intervienen en las operaciones de costa. Estos planes de Claret Rubira se basan en el modelo ciudad jardín. Pero a su vez introducen nuevos principios racionalistas que enriquecen el modelo original hasta transformarlo.

### 3.4 Los primeros Planes Generales (1956-1962)

A partir de 1956 se redactan los primeros Planes Generales Municipales en el litoral español. En la Costa Brava los primeros corresponden a los municipios más afectados por el turismo: La Escala 1956, Lloret 1957, Roses 1958, Blanes 1958, Torroella de Montgrí 1959, Palamós y Sant Antoni de Calonge 1959, Playa de Aro-S'Agaró 1959, Palafrugell 1961. En ellos se prevé una extensión de los núcleos, capaz de albergar el futuro uso turístico. Se amplía la red viaria y se varía la densidad según se acerca y se aleja del casco urbano. Según la ocupación y el tamaño de parcela se distinguen diversos tipos de ciudad jardín. Se permite la vivienda unifamiliar y colectiva con un máximo de 2 plantas y media y se establecen unas distancias mínimas a los límites de parcela de 3 metros por lo general.

Se distinguen diferentes tipos de ciudad jardín:

- Intensiva, cerca de los núcleos existentes, con ocupaciones entre el 55 y 70% y sin límite de parcela mínima.
- Semi- Intensiva, que empieza a disminuir su densidad, con ocupaciones máximas entre el 40 y el 45% y una parcela mínima es de 400 m<sup>2</sup>.
- Extensiva, en los extremos del núcleo en contacto con las zonas rurales, con ocupaciones alrededor del 30% y parcelas mínimas entre los 600 y los 1000 m<sup>2</sup>.
- Parque y Bosque Urbanizado, calificaciones que no se utilizan en todos los núcleos, ya que se relacionan con zonas de interés natural. La ocupación y el tamaño de parcela son algo más restrictivos con parcelas mínimas de entre 5.000 y 10.000 m<sup>2</sup> y ocupaciones de entre el 5 y el 15%.
- Zona de reserva, grandes porciones de terreno destinadas a una posible demanda de extensión de la ciudad que supere lo previsto como ciudad jardín. Se admite vivienda unifamiliar siguiendo las pautas de la Ciudad Jardín Extensiva, con mínimos de parcela de 1.000 m<sup>2</sup>, vivienda colectiva siguiendo las mismas pautas pero añadiendo 500 m<sup>2</sup> a la parcela por cada vivienda añadida. También se permite la construcción de núcleos urbanos con un mínimo de 8 viviendas. Esta zona de reserva amplía considerablemente la previsión de crecimiento destinado al turismo de una forma algo ambigua.
- Zona Libre Permanente, ámbito que en la mayoría de casos no aparece ni grafiado en los planos, con terrenos, en principio no edificables, pero en los que se pueden aprobar construcciones bajo el permiso de la Comisión Provincial.

Las principales deficiencias de estos documentos, que además se modifican mediante Planes Parciales posteriores, son su escaso rigor en cuanto a densidades y la desprotección del suelo rural.

A finales de los años 70 aumenta la crítica, que culmina en el Debate Costa Brava (1978), donde diferentes profesionales se lamentan del descontrol y exigen un replanteo del urbanismo en la costa. Entre las críticas expuestas en el debate destacan:

- Que se ha producido un crecimiento en forma de mancha de aceite en todas direcciones desde el núcleo, sin atender a las particularidades del territorio.
- No se han analizado los tejidos de los núcleos antiguos, cuyas características por tanto no se respetan.
- Se autorizan alturas superiores a las habituales en los núcleos, lo que implica la sustitución de las edificaciones históricas. Estos cambios, no previstos en los planes, se aprueban a través de cambios en las ordenanzas.
- Se legalizan actuaciones al margen del planeamiento, situación que provoca cierto descontrol.

Figs. 11, 12, 13 y 14: Esquemas de elaboración propia sobre los primeros PGM (de izquierda a derecha y de arriba abajo, L'Estartit, Calella i Llafranc, Lloret, i Blanes). Las zonas en verde corresponden a la ciudad jardín y a la Reserva. Las densidades altas corresponden al verde intenso y a la inversa. Fuente: Archivos municipales Estartit, Palafrugell, Lloret y Blanes).



- Se califican como edificables grandes extensiones de suelo, con independencia de las reales previsiones de crecimiento.

Los primeros planes dan lugar a las mallas turísticas y a las urbanizaciones que se extienden por la Costa Brava y son la guía de la mayor parte de la construcción turística realizada. Y por ello merecen ser estudiados de nuevo sin la fuerte carga negativa que conlleva su efecto.

Se escoge la ciudad jardín, el único modelo conocido hasta el momento para urbanizar terrenos rurales y convertirlos en lugares de vacaciones. Es una elección que tiene su origen en el turismo de élite, pero que ahora se utiliza para hacer frente a un nuevo fenómeno nunca vivido hasta el momento, el turismo de masas. Para ello se introducen algunos cambios, el aumento de densidades y la incorporación del bloque.

Con la Ciudad Jardín Intensiva desaparece la parcela mínima y se eleva la ocupación hasta un 70%. A su vez se admite la construcción de bloques plurifamiliares siempre que respeten las distancias mínimas a los límites de parcelas y se respeten las alturas máximas. Esto elimina su carácter exclusivo y permite reducir su precio. Esto encaja perfectamente con el incremento del turismo mediados los años cincuenta: abaratamiento del coste de los materiales, mayor aprovechamiento de los terrenos o seriación en la construcción, que influyen de forma determinante en el precio.

Es importante entender que pese a la base de ciudad jardín, estos planes llegan de la mano de arquitectos y urbanistas influenciados por el Movimiento Moderno. La nueva ciudad establece una diferente relación con la naturaleza, naturaleza y artificio conviven sin problema en las teorías de Le Corbusier (*La ville radieuse*). La edificación se abre dejando pasar el verde y se produce una nueva concepción del espacio que se aleja del convencional de calles y plazas.

En los tejidos turísticos aparecen edificios de apartamentos, que crecen en altura e intensidad, pero buscando siempre vistas, una relación original entre el entorno y la construcción, y conservando un cojín verde entre las edificaciones y la calle.

Esta ciudad jardín se parece cada vez más a la ciudad racionalista, donde el verde fluye entre los edificios, y el jardín privado, aún sin pasar a ser público, va siendo cada vez más abierto y comunitario. Esta situación de encuentro entre dos modelos tan opuestos como la ciudad jardín y la de bloques aislados, se encuentra en los planteamientos iniciales de la ciudad turística.

El paseo marítimo adquiere un carácter más peatonal, intenta acercar más el núcleo a la playa, eliminando el tránsito rodado en la medida de lo posible. En casos como Platja d'Aro se convierten en completamente peatonales. Esta línea se acerca a los planteamientos que más tarde se desarrollan en las estaciones turísticas

del Languedoc Roussillon por Candillès y Balladur, donde los principios del Movimiento Moderno adquieren absoluto protagonismo en la costa y el paseo marítimo prácticamente desaparece, relacionando así al máximo las edificaciones con el mar. Estos nuevos planteamientos se alejan del papel relevante del paseo marítimo en las ciudades balneario, donde éste marcaba un frente que lo separaba de su trasera.

Es asimismo preciso mencionar el papel que el negocio inmobiliario juega en la eclosión del turismo de masas. El rendimiento económico del suelo y las búsqueda de vistas, generan un aumento de densidades y crecimiento de altura en la primera línea de mar, que se aleja de los parámetros legales vigentes. Y el marco normativo de estos planes no sólo no lo evita, si no que cede el paso a distintas ordenanzas municipales (o aprobadas para el conjunto de la provincia de Girona) que admiten e incitan el incremento de alturas en el frente marítimo.

Durante los años 60 y 70 también se inician algunas urbanizaciones en terrenos de montaña con vistas al mar. El menor precio de los terrenos atrae a algunos inversores. Pero es al inicio de los años 80, con la normativa que restringe las alturas en frente del mar, cuando dichas urbanizaciones se multiplican y densifican.

La presión inmobiliaria, por tanto, favorece el crecimiento en altura, la densificación de los núcleos, y el consumo de terreno rural para la creación de urbanizaciones.

### **3.5 Los planes de los años 80 (1981-1987)**

Desde la Generalitat de Catalunya de la mano de Lluís Cantallops, Director General de Urbanismo, se decide poner en marcha un proceso de revisión del planeamiento general para controlar la situación y frenar el desmesurado crecimiento urbano.

En 1981 se aprueba el primer plan de esta nueva etapa, el de Blanes. Y año tras año se va completando toda la Costa Brava, Sant Feliu de Guíxols, 1983; Torroella de Montgrí-L'Estartit, 1983; Castell-Platja d'Aro, 1985; Lloret de Mar, 1985; Tossa de Mar, 1986; Roses, 1986; Calonge 1986; Palamós, 1987, etc.

Estos planes, aparte de marcar el arranque de una nueva forma de hacer urbanismo, plantean la definición de un nuevo tratamiento urbanístico como solución a los problemas generados con los planes anteriores. Se trata de:

- Dotar a todos los núcleos turísticos de la infraestructura viaria y urbana necesaria, de la que no habían dispuesto hasta el momento.
- Introducir más espacios libres y equipamientos públicos.
- Reclasificar el suelo protegiendo las áreas rurales para frenar la extensión de las décadas anteriores.



- Dar continuidad a la “ciudad discontinua” resultante de los planes anteriores.
- Proteger los núcleos tradicionales para impedir la destrucción de su imagen.
- Regular las alturas de los edificios eliminando definitivamente las facilidades que las ordenanzas municipales daban a la hora de construir en altura la primera línea de mar.

El fuerte rechazo a las primeras actuaciones urbanísticas en la costa, hace que a la hora de formular los nuevos planteamientos se ignoren las aportaciones de décadas anteriores, y se desconsidere todo lo propuesto hasta el momento. Analizando el resultado del planeamiento iniciado en los 80, y comparándolo con el anterior, se detectan algunos desajustes como:

- Se toma como base el modelo de ciudad convencional. Se analiza detenidamente el territorio y se proponen medidas para “construir ciudad”, pero se dejan de lado las aportaciones a la ciudad de vacaciones. La heterogeneidad de los tejidos turísticos existentes intenta ser paliada con un urbanismo que recoge la estructura de la ciudad convencional, olvidando características de aquellos tejidos turísticos. En el fondo introduce un nuevo tipo de tejido que confiere aún más heterogeneidad al conjunto.
- Se pierde la relación especial entre los edificios y el entorno natural que generó la ciudad jardín, formando calles. Se crean mallas urbanas ortogonales, en las que los edificios se ajustan a los límites de parcela y dejan generalmente espacios en el interior. Se marca el límite de las calles y la forma del vacío se acerca a la urbana convencional. Este nuevo modelo que substituye las mallas turísticas de los años 60, se utiliza tanto en el tejido turístico como en el industrial, es la base de todo tipo de ciudad.
- Se da continuidad a la ciudad, factor que en ocasiones también influye en la desvinculación de la edificación y la naturaleza. La falta de intención de crear ciudad y la discontinuidad de los tejidos de los 60 y 70 es una de las deficiencias a corregir del nuevo planeamiento. Pero es contradictorio cuando nos damos cuenta de que muchos de los proyectos de los años 60 no pretenden crear “ciudad” en sentido tradicional, lo que proponen es una combinación entre naturaleza y edificación que sea equilibrada y no borre la huella natural.

En los años 90 y en la primera década del 2000 al frenarse la urbanización de nuevos territorios, el planeamiento permite densificar zonas ya construidas, sin tener en cuenta la esencia de los proyectos iniciales. La re-urbanización de estas estructuras y la propuesta de continuidad hasta los núcleos existentes es básica para crear ciudad, pero, ¿hay que tratar el tejido turístico como si fuera una trama urbana convencional? ¿O hay retomar la base de sus propuestas iniciales para reflexionar sobre su apropiada corrección?

No es lo mismo, hablar de espacio público en los núcleos de costa que en los núcleos interiores, ya que el espacio público por excelencia de los primeros es la playa. En el planeamiento de los años 80, no queda clara esta importancia, y se plantean grandes espacios interiores. Y la fuerza de la relación con el mar es tan grande, que en algunas ocasiones anula las grandes superficies interiores convirtiéndolas en aparcamientos, o descampados. El espacio público en la costa va directamente relacionado con el reposo, como pasa con la playa, o con el ocio, como pasa con los vacíos relacionados con la actividad comercial.

La Costa Brava tiene una gran ventaja con respecto a otros territorios con playa, su paisaje, la típica postal de las bahías desde el mar, puede ser observado desde las peñas que se adentran en el mar como si de unos “piers” naturales se tratara, máxime cuando el Camino de Ronda asegura el tránsito público.

- En resumen, en este periodo se pierde la especificidad de la ciudad turística que existía en los tejidos urbanísticos anteriores y que se confunde con el resto de tejidos no turísticos. Este retroceso muestra una clara paradoja en el paso de alguno de los modelos turísticos a las urbanizaciones de las áreas industriales. La ciudad industrial y la ciudad turística se homogenizan, dejando la diferenciación entre ambas en detalles a escala menor.

En la producción arquitectónica también se pierde especificidad, la mezcla de principios racionalistas con las características del lugar, y la posterior experimentación con las formas curvas símbolo del reclamo turístico se dejan atrás para dar paso al pintoresquismo comercial o a la arquitectura urbana convencional.

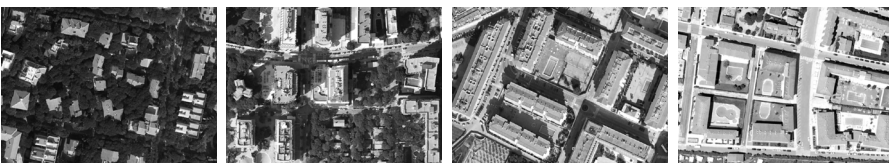
### **3.6 Comparación entre los dos periodos (planes de los sesenta y ochenta)**

Los tejidos turísticos de los años 60 tienen un aspecto desordenado en el que se mezclan, sin una pauta clara, el verde con lo construido, quedando los límites de las parcelas difusos, aunque la traza viaria tenga un orden ortogonal.

En cambio se reconoce claramente un tejido turístico de los años 80 cuando la traza de la parcela se ve claramente marcada por el perímetro de sus edificios. Las manzanas aparecen completamente ordenadas y distinguen el espacio público de la calle en el exterior y las zonas comunitarias privadas al interior.

- Mallas turísticas

En los años 60-70, estas tramas, que he denominado mallas turísticas se sitúan los terrenos llanos frente al mar, en playas contiguas a núcleos, o formando un nuevo núcleo. Se combinan casas unifamiliares con bloques plurifamiliares,



Figs. 15, 16, 17 y 18: Platja d'Aro 60's-70's, Blanes 60's-70's, Blanes 90's-2000's y L'Estartit 90's-2000's. Fuente: Google earth.

que se convierten en torres de apartamentos al llegar a primera línea de mar. Los edificios buscan las mejores vistas y la edificabilidad máxima.

Ninguna de las edificaciones se apoya en los límites de parcela, siempre guardan unas distancias mínimas que conservan el espacio verde junto a la calle y permiten que ésta respire, dando lugar a un frente marítimo en el que se elevan múltiples edificaciones en altura sin formar una barrera impermeable, dejando fluir la luz y el espacio entre las construcciones.

Las mallas turísticas de los años 80 (imágenes de la derecha) se sitúan también en terrenos llanos. Pero la diferencia reside en que no sólo intentan ocupar la primera línea de mar sino que rellenan todos los vacíos de épocas anteriores sin buscar como principal requisito las vistas. No es que éstas no resulten importantes y rentables, pero dado el boom turístico y la protección que adquieren los terrenos no edificados frente al mar, se adecuan a la nueva situación con segura rentabilidad demostrada en las décadas anteriores. Se forman a partir de bloques de apartamentos creando manzanas abiertas y se aproximan al perímetro de la parcela, marcando las calles. Los nuevos bloques no superan generalmente la planta baja más cuatro o cinco pisos de altura y reservan espacios comunitarios en el interior. El espacio abierto y de ocio privado comunitario, se privatiza aún más pasando al interior de la parcela. En la malla turística de los 60 estas zonas comunitarias fluyen hacia la calle.

- Urbanizaciones alrededor de un núcleo (plurifamiliares y unifamiliares)

Las urbanizaciones de villas unifamiliares y bloques de apartamentos plurifamiliares, que se inician en los años 60 se sitúan en vertientes de montaña buscando la buena orientación y las vistas al mar. En el caso de las urbanizaciones con apartamentos se aprovecha la compactación en horizontal o en altura para mantener grandes espacios abiertos y equipamientos turísticos. La agrupación de la vivienda permite un constante contacto con la naturaleza de las edificaciones propuestas. Y a nivel arquitectónico se plantean soluciones para conseguir el máximo disfrute de las vistas con la mayor privacidad posible entre apartamentos.

Las agrupaciones de apartamentos no tienen sentido en los años 60 sin los espacios verdes intersticiales y las grandes zonas verdes que las rodean. Pero



Figs. 19, 20, 21 y 22: Politur, Platja d'Aro 60's-70's; Masnou, Platja d'Aro 60's-70's; La Gavina, Platja d'Aro 90's-2000's; L'Escala, Platja d'Aro 90's-2000's. Fuente: Google earth.

durante los años 80, muchas veces, estos espacios vacíos se confunden con discontinuidad y se ocupan.

En las imágenes se pueden ver casos desarrollados a partir de los años 80, proyectos de este tipo son completados hasta densificar el conjunto desproporcionalmente. También se crean conjuntos de villas unifamiliares dispuestas de forma repetitiva y alineada creando frentes y estructuras ortogonales virtuales que no tienen lugar en la irregularidad de las décadas posteriores. Y tampoco se sitúan ya en las vertientes de montañas con vistas al mar. Dada la gran demanda del sector turístico, las nuevas urbanizaciones se reparten en los alrededores de los núcleos sin dar tanta preeminencia a la ubicación.

#### 4. CONCLUSIONES

##### **Turismo de masas, nuevo fenómeno, nuevos retos**

Hay que tener en cuenta la novedad que supone el fenómeno del turismo de masas y la falta de experiencia previa a la hora de proponer estructuras urbanas y conjuntos arquitectónicos para darle respuesta. Frente al reto de crear residencia turística se recurre a la experimentación, la búsqueda de una nueva relación con la naturaleza y el reclamo turístico.

El territorio de costa, se expone como una serie de solares prácticamente vacíos donde no existe el peso histórico de las ciudades. Y donde se llevarán a cabo muchos ensayos de los principios teóricos racionalistas que se dieron antes de la Guerra Civil (GATCPAC)

Los territorios vacíos y un nuevo fenómeno al que dar respuesta urbana, no representan un reto fácil a afrontar por los arquitectos de la época.

##### **Referencias a la Ciudad Jardín y al Movimiento Moderno**

La ciudad jardín había sido el gran referente durante el turismo de élite para urbanizar parajes naturales de costa. Sólo algunas propuestas promovidas por grupos como el GATCPAC se habían atrevido a plantear ciudades de

vacaciones completamente racionalistas, como La ciutat del Repòs i les vacances (1931-1936) en Castelldefels, o el Poble d'Estiueig (1928) en la propia Costa Brava. Se escoge el modelo clásico, la ciudad jardín, pero combinado con elementos racionalistas que la modifican.

La ciudad jardín se abre, permite la presencia de vivienda colectiva, convierte el jardín privado en zona comunitaria, y se acerca al planteamiento de *ville nouvelle* racionalista manteniendo siempre una relación especial entre el edificio y la parcela. Se acaba generando un modelo nuevo y diferente, la malla turística.

El acercamiento a los principios racionalistas se produce pocos años más tarde en el desarrollo de las estaciones turísticas del Languedoc Roussillon. Los principios del Team10 serán fielmente aplicados por Georges Candillis en la estación de Port Leucate-Barcarès, y por Jean Balladur en La Grande Motte.

El Team X, o el Grup R en Catalunya, aplican los principios racionalistas de una forma más integrada a la realidad del territorio que intenta rebajar el carácter universal de aquellos principios teóricos de los años 20. Pero de todas formas, en la costa francesa, la radicalidad de las propuestas y el absoluto rechazo a las ciudades turísticas clásicas como la ciudad jardín o la ciudad balneario, hace que se pierdan referentes interesantes.

En el caso de la Costa Brava, el hecho de ser un territorio de prueba sin experiencias previas claras, hace que a pesar del caos que se produce, se mantenga esa influencia mixta entre los planteamientos clásicos y los modernos.

### **La transformación de núcleos históricos**

El crecimiento en altura no es igual en los desarrollos ex-novo en forma de ciudad jardín, que los planteados sobre tejidos consolidados de ensanche o casco histórico.

El problema de la Costa Brava es que muchos de estos territorios vacíos rodean algún pequeño núcleo histórico, y los primeros planes no saben respetarlos. Su destrucción o su conservación dependía más de parámetros de accesibilidad al emplazamiento, que de estudios o normativas concretas que protegieran el patrimonio. De esta manera, muchos núcleos antiguos son transformados, edificaciones históricas se convierten en bloques en altura. Esto sucede en Blanes, Lloret, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, etc.

Y en muchos se parte de núcleos históricos con estructuras de ensanche, y pese a que las edificaciones en primera línea de mar no lleguen a ser tan altas, forman barreras visuales.

### **La especificidad del nuevo tejido turístico**

Una de sus principales características es la relación entre edificio y parcela, entre lo construido y el entorno. La ciudad jardín, pese a sus diferentes intensidades, supone una separación mínima de lo construido a los límites de la parcela, y éste es uno de los puntos que se mantiene en la construcción de tejidos turísticos. De ello se deriva la no formación de calles tal y como habían sido entendidas en la ciudad previa.

Además, en algunos proyectos las construcciones se abren a espacios naturales. En muchas ocasiones, la discontinuidad que se crea en este periodo, establece también relaciones especiales entre la edificación y la naturaleza.

### **No hay evolución en el planeamiento urbanístico desde los años 80**

El tejido turístico que se desarrolla durante los años 60 y 70 tiene un fuerte impacto sobre el territorio, pero también es cierto que no se puede obviar lo construido y planeado durante dos décadas marca una clara impronta en los núcleos de costa.

En los años 80 se plantea un gran esfuerzo para solucionar problemas acumulados, pero no se comprendió la esencia de los tejidos de costa, ni lo que los diferencia de la ciudad convencional. Se introduce un nuevo modelo de ciudad ordenada y continua pero que no se corresponde con lo existente.

Pasado el tiempo, el planeamiento actual de la Costa Brava, sigue anclado a las mismas pautas que el que se desarrolló en los años 80 y las críticas siguen siendo las mismas. La normativa urbanística no reconoce la identidad de los tejidos ni de las arquitecturas de los años 60 y 70, y por tanto sus especificidades no sólo no se mantienen, sino que están siendo destruidas.

Si en los años 60 se produce una desnaturalización del paisaje en favor de la nueva arquitectura turística, ¿no debiéramos reaccionar frente al deterioro y al tratamiento banal de todo aquello que se construyó en dicha época?

## Bibliografia

### Libros

BARBAZÀ, Y. (1966). *"El Paisatge humà de la Costa Brava"*. Vol.II. Barcelona: Edicions 62 abril 1988. (Le paysage humain de la Costa Brava. Edición original publicada en París 1966 Librairie Armand Colin)

BARBA CASANOVAS, R. y PIE NINOT, R. (1981). *"Castell d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro 1981"*. Estudis Urbans. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i obres públiques, Direcció General d'Urbanisme.

DEBAT URBANÍSTIC SOBRE LA COSTA BRAVA (1978). Càmbra oficial de Comerç i Indústria Girona.

DEBAT URBANÍSTIC SOBRE LA COSTA BRAVA (1989). Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona. 1990.

FERRER I AIXALA, A. y SABATÉ I BEL, J. (1981). *"Torroella de Montgrí, l'Estartit 1981"*. Estudis Urbans. Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i obres públiques, Direcció General d'Urbanisme.

DIPUTACIÓ DE GIRONA (2001). *"Miratges, 300 anys de projectes no realitzats a les comarques gironines"*.

LAURENT COUDROY DE LILLE (1994). *"Ciutats de Girona : catàleg de plànols de les ciutats de Girona des del segle XVII al XX"*. Demarcació de Girona : Diputació de Girona.

UNLAND, A. (1996) *"Llafranch entre la tradició i la modernitat"*. Diputació de Girona, Quaderns erms de Palafrugell.

BARRIS I RUSET, J. M. (1999-2008) *"Roses o la recerca de la zona grisa"*. Roses: publicacions municipals.

### Artículos

TATJER, M. (2009). *"En los orígenes del turismo litoral: los baños de mar y los balnearios marítimos en Cataluña"*. Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XIII, núm 296 (5), 1 de Agosto.

### Sitios web y archivos

[www.icc.es](http://www.icc.es)

[www.diaridegirona.cat](http://www.diaridegirona.cat)

Archivos Municipales de: Roses, L'Escala, Palamós, Palafrugell, Platja d'Aro, Blanes, Lloret de Mar, Platja d'Aro.

Archivo Histórico de Girona: Fons de la Delegació Provincial de Girona del Ministeri de l'Habitatge (1947-1985)